

# ***BILAN DE LA CONCERTATION***

## ***Projet de terminal d'autoroute ferroviaire de Dourges (Pas-de-Calais)***

**28 OCTOBRE 2013 – 9 NOVEMBRE 2013**



## Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Le cadre de la concertation .....</i>	3
1.2	<i>Les objectifs poursuivis.....</i>	3
<b>2</b>	<b>Modalités de la concertation .....</b>	<b>4</b>
2.1	<i>Information et participation par internet .....</i>	5
2.1.1	<i>Une page dédiée à la concertation Atlantique.....</i>	5
2.1.2	<i>Des adresses pour l'envoi des contributions .....</i>	9
2.2	<i>Plaquette support de la concertation .....</i>	9
<b>3</b>	<b>Analyse des observations et avis émis sur le projet de terminal de Dourges .....</b>	<b>10</b>
3.1	<i>Analyse quantitative des contributions et avis émis lors de la concertation.....</i>	10
3.2	<i>Analyse qualitative des contributions et avis émis lors de la concertation (Dourges) .....</i>	10
3.3	<i>Les propositions d'enrichissement ou de variantes du projet .....</i>	12
<b>4</b>	<b>Décisions prises par le Maître d'ouvrage à l'issue de la concertation sur le projet de terminal de Dourges.....</b>	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>Annexes .....</b>	<b>14</b>
5.1	<i>Arrêté préfectoral fixant les modalités de la concertation .....</i>	14
5.2	<i>Plaquette de concertation .....</i>	16

## **1 Préambule**

---

### **1.1 Le cadre de la concertation**

La concession d'autoroute ferroviaire atlantique prévoit la mise en place début 2016 d'un service de transport de semi-remorques par trains dédiés, le long de la façade atlantique entre Dourges et Tarnos. Ce service nécessite la construction d'un terminal de transbordement des semi-remorques dans chacune des deux communes de Dourges et Tarnos.

Le code de l'urbanisme (article L300-2) prévoit une concertation pour les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique des communes, notamment pour les projets de création ou l'extension d'emprise d'une gare ferroviaire de marchandises ou de transit (lorsque le montant des travaux dépasse 1°900 000 euros TTC). L'État a décidé, notamment afin de permettre une large information et participation du public, de considérer les projets de terminaux de transbordement de l'autoroute ferroviaire, dont le terminal de Dourges, comme des gares ferroviaires de marchandises, les faisant de ce fait entrer dans le champ de la concertation réglementaire.

La concertation est ouverte à toute personne morale ou physique (élus, citoyens, collectivités, entreprises, associations, etc.) souhaitant participer.

Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ont été fixés et publiés par arrêté du préfet du Pas-de-Calais pour le projet de terminal de Dourges car l'opération est à l'initiative de l'État, en tant que concédant.

Pour les mêmes raisons, le préfet du Pas-de-Calais arrête le bilan de la concertation pour le projet de terminal situé sur son territoire.

### **1.2 Les objectifs poursuivis**

Les objectifs de la concertation réglementaire sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, rappelés sur le document support, étaient les suivants :

- Présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires ;
- Présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation ;
- Favoriser la participation du public ;
- Recueillir l'avis et les observations du public sur le projet, notamment sur la création des terminaux de transbordement nécessaires au service sur les communes de Dourges (Pas-de-Calais) et de Tarnos (Landes).

## 2 Modalités de la concertation

La concertation réglementaire a porté sur les terminaux, qu'il est envisagé de construire spécifiquement pour le service d'autoroute ferroviaire. C'est la raison pour laquelle elle a été organisée sur la commune de Dourges dans le Pas de Calais, sur le territoire de laquelle la construction d'un terminal est projetée.

Pour assurer une large information et participation du public, plusieurs modes d'information ont été utilisés pour communiquer sur les modalités de la concertation et recueillir l'avis des personnes intéressées :

- Publication de l'avis d'ouverture de la concertation sur le site internet de la préfecture du Pas-de-Calais (le 21 octobre 2013) ;
- Publication d'une information sur la concertation dans deux journaux locaux : La Voix du Nord et Nord Éclair, le 19 octobre 2013 ;
- Ouverture de la concertation pendant 13 jours (du 28 octobre au 09 novembre 2013 inclus) ;
- Ouverture d'une page internet dédiée à la concertation sur le site du concessionnaire pressenti, VIIA, page sur laquelle la plaquette de concertation pouvait être téléchargée ;
- Ouverture d'adresses (courriel et postale) permettant une participation de toute personne intéressée ;
- Mise à disposition d'un registre accessible aux populations de la commune d'implantation du terminal projeté : à Dourges, à l'Hôtel de ville (entre le 28 octobre et le 09 novembre inclus) ;
- En complément, diffusion en boîte à lettres de la plaquette de concertation sur la commune de Dourges, commune d'implantation du projet de terminal.



Figure 1 : Extrait de la page de téléchargement de l'avis d'ouverture de la concertation sur le site de la préfecture du Pas-de-Calais

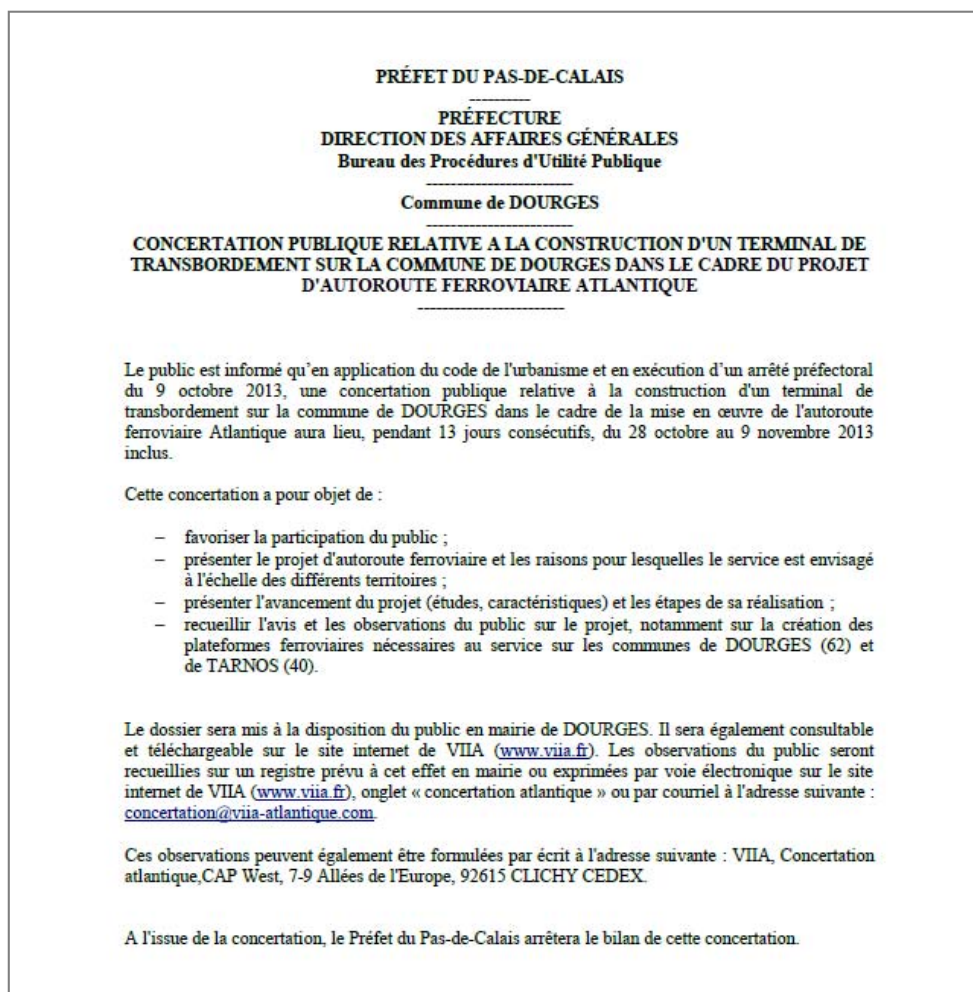


Figure 2 : Extrait de l'avis d'ouverture de la concertation pour le terminal de Dourges

La concertation a été conduite sous le label de VIIA Atlantique, qui sera l'entreprise concessionnaire de l'État pour le service d'autoroute ferroviaire atlantique.

Lorry-Rail, qui a été désigné par l'État concessionnaire pressenti en 2011, créera en effet une filiale – VIIA Atlantique – spécifiquement dédiée à l'exécution du contrat de concession avec l'État. Elle assurera les études et la construction des terminaux de transbordement, puis leur gestion, leur entretien et leur exploitation dans le cadre de la concession de 17 ans, dont 2 ans d'études et de construction des terminaux, suivis de 15 ans d'exploitation du service. A l'issue de cette période, l'État deviendra propriétaire des terminaux et pourra organiser la poursuite du service d'autoroute ferroviaire.

## **2.1 Information et participation par internet**

### **2.1.1 Une page dédiée à la concertation Atlantique**

Le site internet de VIIA Atlantique a été retenu pour diffuser la plaquette de présentation du projet puis le présent bilan.



**Figure 3 : Extrait de la page d'accès au site de VIIA et onglet "concertation Atlantique"**

Outre la possibilité de télécharger la plaquette de présentation du projet, le site présentait succinctement le projet, la concertation et ses objectifs, ainsi que les moyens de participer : courrier, internet (lien vers un formulaire à remplir), registres locaux.

Entre sa mise en ligne le 21 octobre 2013 et la fin de la consultation le 09 novembre 2013, la page « Concertation atlantique » a été reçue près de 150 consultations uniques, avec une moyenne d'environ 7 consultations par jour.

Entre fin octobre et début décembre<sup>1</sup>, cette page a reçu plus de 230 visites, ce qui en a fait la 2<sup>ème</sup> page la plus consultée du site internet de VIIA (après la page d'accueil).

---

<sup>1</sup> Entre le 21 octobre (date de mise en ligne de la page) et le 05 décembre (dernière données disponibles lors de la finalisation du bilan).



Accueil | Contact | Plan du site 

Accueil | VIA | AFA | Concertation atlantique | Lorry Rail | Médias

Accueil > Concertation atlantique > Article Concertation Atlantique

## VIA Atlantique devrait exploiter l'autoroute ferroviaire Atlantique opérationnelle en 2016

Lorry Rail est le candidat pressenti pour exploiter à partir de 2016, le service d'autoroute ferroviaire Atlantique annoncée le 18 novembre 2013 par le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier.



### Carte



### Plaquette



**L'autoroute ferroviaire Atlantique, VIA Atlantique**

L'autoroute ferroviaire Atlantique devrait relier en 2016, sur une distance ferroviaire d'environ 1 050 km, les terminaux de Tarnos dans les Landes et de Dourges dans le Pas-de-Calais, proposant une alternative au transport routier sur un axe particulièrement saturé. Par rapport à la route, elle réduirait de 20 % le temps de transport sur cet axe avec un coût inférieur de 10 % à 15 %.

### Des innovations et des emplois en perspective

Précurseur des trains longs[1], l'autoroute ferroviaire Atlantique devrait permettre la circulation de trains de 1 050 mètres (soit 80 semi-remorques par train) sur l'axe Atlantique. Réseau Ferré de France réaliserait les investissements nécessaires à la circulation sur son réseau, aménagements dont pourront bénéficier les autres opérateurs de fret.

VIA Atlantique utiliserait la nouvelle génération de wagons à coques pivotantes : le wagon UIC développé par Lohr Industrie. Produit en France et intégrant 85 % de composants fabriqués en France, ce wagon surbaissé et réhaussable peut rouler sur l'ensemble du réseau ferré européen, notamment en Allemagne.

L'exploitation du service (terminaux, traction ferroviaire, maintenance...) devrait créer 150 emplois à temps plein sur la durée de la concession, auxquels s'ajoutent un million et demi d'heures de travail pour la construction des wagons et 100 emplois pendant la construction des terminaux.

[1] 860 mètres depuis janvier 2012 sur la liaison Lorry-Rail entre Perpignan et Luxembourg.

Télécharger la plaquette

Figure 4 : Extrait de la page "concertation atlantique" sur le site de VIA

## La concertation du public

---

Avant de poursuivre les études du projet, VIA organise une concertation ayant pour objectifs de :

- ▶ Présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires ;
- ▶ Présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation ;
- ▶ Favoriser la participation du public ;
- ▶ Recueillir l'avis et les observations du public sur le projet, notamment sur la création des terminaux de transbordements nécessaires au service sur les communes de Dourges et de Tarnos.

**La concertation porte sur les terminaux, qui sont construits spécifiquement pour le service d'autoroute ferroviaire, raison pour laquelle elle n'est organisée que sur les communes de Dourges et Tarnos.**

## Comment exprimer votre avis ?

---

**Entre le 28 octobre et le 9 novembre 2013**, dates de la concertation réglementaire, nous vous invitons à nous faire part de votre avis et de vos remarques.

Vos observations et avis sur ce projet peuvent être transmis :

- ▶ **Par courriel** : à transmettre par le [formulaire électronique](#) (disponible du 28/10 au 9/11)
- ▶ **Par courrier** à l'adresse suivante :

VIA  
Concertation atlantique  
CAP WEST  
7-9 Allées de l'Europe  
92615 CLICHY CEDEX

Vous pouvez également vous rendre dans les lieux de concertation où un registre est mis à disposition pour recueillir les observations et avis :

- ▶ **À Dourges** : à l'Hôtel de ville, Rue Gambetta - 62119 DOURGES
- ▶ **À Tarnos** : dans la galerie marchande du Centre commercial Océan, entre le 04 et le 09 novembre 2013  
Boulevard Jacques Duclos - Route Nationale 10 - 40220 TARNOS.

À l'issue de cette phase de concertation, **un bilan sera produit et publié sur ce site**. Il précisera comment les avis et observations sont pris en compte pour la poursuite du projet.

Après la concertation, les études se poursuivront dans l'objectif de présenter le projet retenu lors d'une enquête publique. Cette enquête publique est prévue pour le début de l'année 2014.

Figure 5: Extrait de la page "concertation atlantique" sur le site de VIA (suite)



The screenshot shows the website of the French Ministry of Ecology, with a navigation menu including 'ÉNERGIE, AIR ET CLIMAT', 'EAU ET BIODIVERSITÉ', 'PRÉVENTION DES RISQUES', 'DÉVELOPPEMENT DURABLE', 'TRANSPORTS', 'VILLE DURABLE AMÉNAGEMENT ET CONSTRUCTION DURABLE', 'MER ET LITTORAL', and 'LA CONFÉRENCE ENVIRONNEMENTALE'. The main content area features a breadcrumb trail: 'Accueil du site > Transports > Intermodalité et transports intelligents > Transport intermodal > Autoroutes ferroviaires > L'autoroute ferroviaire Atlantique : le contrat de concession sera signé à l'automne'. The article title is 'TRANSPORTS Autoroutes ferroviaires' dated 18 septembre 2013. A 'Sommaire' section lists key points: the ambition for energy transition, the signing of the concession contract for the Atlantic line, the development of a network in France, the success of the Perpignan-Luxembourg line, and the AFA as an alternative to road transport. A sidebar on the right offers 'En savoir plus' with links to press releases and project sites.

### Concertation concernant la construction des terminaux à Dourges et Tarnos

La concertation du public prévue par le code de l'urbanisme (L. 300-2) concerne les aménagements des terminaux de Tarnos (Landes) et de Dourges (Pas-de Calais), construits spécifiquement pour le service d'autoroute ferroviaire.

Avant de poursuivre les études du projet, elle est organisée du lundi 28 octobre au samedi 9 novembre 2013.

Pour en savoir plus, veuillez consulter le [site de l'autoroute ferroviaire Atlantique](#)

Figure 6: Extrait de la page d'information dédiée à l'autoroute ferroviaire atlantique sur le site du Ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie

### 2.1.2 Des adresses pour l'envoi des contributions

Une adresse postale et une adresse courriel ont été ouvertes pendant la durée de la concertation pour permettre au public d'émettre des avis et remarques.

## 2.2 Plaquette support de la concertation

La plaquette de présentation du projet, support de la concertation, a été mise en ligne, avec possibilité de téléchargement, sur le site internet de VIIA.

En complément des modalités de concertation définies dans l'arrêté préfectoral, la plaquette de présentation a également fait l'objet d'une large diffusion à Dourges, à raison de plus de 2 300 exemplaires distribués en boîtes à lettres. La diffusion a été réalisée par un prestataire spécialisé, entre le 21 octobre et le 25 octobre 2013.

### **3 Analyse des observations et avis émis sur le projet de terminal de Dourges**

---

#### ***3.1 Analyse quantitative des contributions et avis émis lors de la concertation***

La participation du public a été faible pour le projet de terminal de Dourges, puisqu'elle se limite à 2 avis exprimés mentionnant spécifiquement le terminal de Dourges :

- Registre en mairie de Dourges : une contribution a été recueillie sur le registre;
- Par internet : une contribution mentionnant explicitement le projet de terminal de Dourges a été recueillie par internet ;
- Aucune contribution n'a été reçue par courrier.

Ces deux contributions ont été émises par des citoyens. Aucune contribution n'a été émise par des élus, associations, syndicats, ...

La faible participation sur la commune de Dourges, malgré une large communication sur la concertation, peut s'analyser de la façon suivante :

- Le projet de terminal est localisé dans les emprises existantes de la plateforme multimodale Delta 3, espace déjà identifié comme dédié au transport multimodal. Il est aussi possible que ce projet est été confondu avec le projet d'extension de Delta 3 ;
- Le projet de terminal, situé entre le terril et le canal de la Deûle, est relativement isolé et éloigné des zones résidentielles et n'est donc pas perçu comme un risque de nuisance supplémentaire. Cette localisation au sein d'une zone d'activité existante, les poids lourds accédant par un échangeur dédié, ne créera pas de modification significative de la vie locale.

La faible participation reflète donc l'absence d'opposition à un projet apparaissant comme consensuel localement, créateur d'emplois au sein d'une zone déjà dédiée au report modal.

#### ***3.2 Analyse qualitative des contributions et avis émis lors de la concertation (Dourges)***

Le terminal de transbordement n'est pas perçu comme impactant la vie courante de la population. Les questions émises portent plus sur les accès et les circulations routières et ferroviaires que sur les activités propres au terminal.

Les contributions abordent les sujets suivants :

- Les enjeux et les bénéfices économiques pour la commune de Dourges ;
- La circulation des trains sur le réseau ferré national et les conséquences, notamment sur le bruit, de l'augmentation du trafic dû au service d'autoroute ferroviaire atlantique ;
- La circulation des poids-lourds, notamment sur le réseau autoroutier, et les nuisances associées ;
- Une demande de réaliser des aménagements paysagers ;

- Un questionnement sur les conséquences sur la valeur des terrains et habitations aux abords du terminal.

Les questions évoquées dans les contributions sont citées ci-dessous :

*Je suis heureux d'être informé du projet ferroviaire Atlantique. Dommage que la commune de Dourges nous prévient un peu tardivement de cette concertation et de ce projet à venir. Cette autoroute ferroviaire empruntant le réseau ferré actuel, j'aimerais savoir quel sera l'impact des nuisances sonores concernant l'augmentation du trafic occasionné par cette autoroute ferroviaire. Quelles seront les solutions apportées pour les riverains des voies ferrées sur la commune de Dourges. Par rapport au trafic actuel "Rail-Route" ?, l'augmentation supplémentaire du réseau ferré sera de quel pourcentage d'utilisation quotidienne pour ces navettes supplémentaires ?*

*Au point de vue économique, quel seront les enjeux et les bénéfices de cette autoroute ferroviaire pour la commune de Dourges ?*

*Problème de circulation sur autoroute! Nombre de camions.*

*Réaliser une route spéciale pour camions à Dourges : à faire...*

*Pollution de l'air : camion, accident de stockage à venir ou déjà arrivé! (sans informer la population).*

*Nuisance sonore des camions*

*Une file réservée au camion sur autoroute, aller sur lille devient un véritable problème.*

*Sous-value des maisons.*

*Verdure à planter en abondance.*

### **Réponses du Maître d'ouvrage :**

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, comprenant la construction du terminal de transbordement de Dourges, est réalisé à l'initiative de l'État français, représenté par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Son financement est porté par l'État, les Régions Aquitaine, Centre, Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes, RFF et le concessionnaire avec la sollicitation de fonds européens.

Les deux villes recevant les terminaux d'autoroute ferroviaire et les communes traversées par le parcours ne sont pas sollicitées pour le financement du projet. Des retombées économiques locales ou régionales sont attendues autour de Dourges et Tarnos. Ainsi, l'exploitation du service (terminaux, traction ferroviaire, maintenance des wagons) représenterait 150 emplois sur l'ensemble du territoire français dont environ une cinquantaine pour le terminal de Dourges, à plein temps sur la durée de la concession d'exploitation (15 ans). A ces emplois durables s'ajoute une cinquantaine d'emplois dans le BTP durant près d'un an et demi pour la construction et l'aménagement du terminal de Dourges.

Outre les retombées bénéfiques en termes d'emplois et d'activité économique induite (restaurateurs, boulangers,...) pour la commune de Dourges, il y aura également une augmentation des recettes fiscales dans la mesure où le projet contribuera à la fiscalité locale :

d'une part via la Cotisation Foncière des Entreprises puisqu'il est prévu plusieurs bâtiments, et d'autre part via une quote-part de Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises puisque des salariés de la société seront présents dans la commune.

Le terminal de Dourges est envisagé dans une zone logistique existante (plateforme multimodale Delta 3). Les trains de l'autoroute ferroviaire empruntent des voies ferrées existantes, déjà circulées. Les camions accédant ou partant du terminal de Dourges emprunteront les voiries existantes, en l'occurrence l'accès direct à l'autoroute A1, desservie par un échangeur dédié à la desserte des zones d'activité et de la plateforme multimodale. Il n'est donc pas envisagé de construire de nouvelles infrastructures hormis le terminal lui-même. Toutes les infrastructures routières et ferroviaires existent et sont déjà en activité, notamment pour la desserte de la plateforme Delta 3 ; un impact sur la valeur des biens immobiliers est donc peu probable.

L'augmentation de trafic, sur les voies actuellement exploitées par Delta 3, serait d'environ 20% de trains supplémentaires pour l'autoroute ferroviaire, par rapport au trafic futur de Delta 3 en 2021.

Les études en cours, notamment environnementales, identifieront si le trafic (routier ou ferroviaire) généré par le service d'autoroute ferroviaire est de nature à avoir des effets sur l'environnement et s'il nécessite la mise en place de mesures environnementales particulières.

### ***3.3 Les propositions d'enrichissement ou de variantes du projet***

La concertation n'a pas soulevé de variantes particulières au projet de terminal de transbordement de Dourges. L'importance de prévoir des aménagements paysagers a été rappelée dans un des avis.

La création d'une route pour poids lourds a été évoquée par une personne, sans précision de sa localisation. On notera que l'accès au terminal de transbordement, depuis l'autoroute A1, est prévu à partir de l'échangeur dédié à la plateforme multimodale Delta 3.

Il n'est pas prévu de réaliser dans le cadre du projet des aménagements particuliers sur le réseau routier existant.

## **4 Décisions prises par le Maître d'ouvrage à l'issue de la concertation sur le projet de terminal de Dourges**

---

Le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Énergie, porteur du projet et concédant du service d'autoroute ferroviaire, a décidé de poursuivre les études du projet en vue de présenter le projet retenu lors d'une enquête publique.

Les études d'avant-projet et de projet vont être réalisées en vue de définir avec précision le projet. Celui-ci sera présenté lors d'une enquête publique qui aura lieu début 2014.

Des mesures permettant d'éviter, de réduire et si nécessaire de compenser les impacts de terminaux de transbordement sur l'environnement et la santé humaine seront envisagées et étudiées dans ce cadre. La concertation et l'information du public seront poursuivies autant que nécessaire préalablement à l'enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique, l'État, concédant du service, décidera de la suite à donner au projet, en tenant compte notamment des éléments issus des consultations du public et des avis émis sur le projet, ainsi que du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête.

## 5 Annexes

---

### 5.1 Arrêté préfectoral fixant les modalités de la concertation



PREFECTURE DU PAS-DE-CALAIS

PREFECTURE  
DIRECTION DES AFFAIRES GENERALES  
Bureau des procédures d'utilité publique  
Section Utilité Publique  
DAGE/BPUP/SUP/VG/2013

**ARRETE PREFECTORAL DE CONCERTATION  
POUR LA CONSTRUCTION D'UN TERMINAL DE TRANSBORDEMENT  
SUR LA COMMUNE DE DOURGES  
DANS LE CADRE DU PROJET D'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE  
COMMUNE DE DOURGES**

LE PRÉFET DU PAS-DE-CALAIS,  
Chevalier de la l'Ordre National du Mérite

VU le code de l'urbanisme ;

VU le code de l'environnement ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 26 janvier 2012 portant nomination de M. Denis ROBIN en qualité de Préfet du Pas-de-Calais;

VU l'arrêté préfectoral n° 2013-10-117 du 22 janvier 2013 portant délégation de signature ;

**CONSIDERANT** que l'article L 300-2 du code de l'urbanisme prévoit une concertation pour les opérations d'aménagement ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique des communes, et notamment pour la création ou l'extension d'emprise d'une gare ferroviaire de marchandises ou de transit lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 € ;

**CONSIDERANT** que LORRY-RAIL est l'opérateur pressenti par l'Etat pour être le concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire ;

**CONSIDERANT** que l'autoroute ferroviaire sera gérée par VIIA Atlantique,

**SUR PROPOSITION** du Secrétaire Général de la préfecture du Pas-de-Calais ;

## ARRÊTE

### **ARTICLE 1<sup>er</sup> : Période de concertation**

La période de concertation relative à la construction d'un terminal de transbordement sur la commune de Dourges, se déroulera du 28 octobre au 9 novembre 2013 inclus, pour une durée de 13 jours.

### **ARTICLE 2 : Objectifs de la concertation**

La loi Grenelle 1 du 3 août 2009 fixe comme objectif la mise en place d'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Le projet d'autoroute ferroviaire atlantique figure parmi la première phase de mise en place.

A cette fin, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Énergie souhaite mettre en place une nouvelle autoroute ferroviaire de transport de remorques routières sur les rails, entre la plateforme Delta3 de Dourges (62) et la ville de Tarnos (40), dite « autoroute ferroviaire atlantique ». L'autoroute ferroviaire proposera une offre de transports de remorques à travers la France, le long de l'axe Atlantique entre le Nord de la France et le Pays Basque, par le biais du réseau ferré existant, sans création de nouvelles voies.

Cette concertation a pour objet de :

- favoriser la participation du public ;
- présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires ;
- présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation ;
- recueillir l'avis et les observations du public sur le projet, de création des plateformes ferroviaires nécessaires au service sur les communes de Dourges et de Tarnos.

### **ARTICLE 3 : Modalités de la concertation et observations du Public**

Le dossier sera mis à la disposition du public en mairie de Dourges. Il sera également consultable et téléchargeable sur le site internet de VIIA ([www.viaa.fr](http://www.viaa.fr)).

Les observations du public pourront être recueillies :

- sur un registre prévu à cet effet en mairie
- exprimées par voie électronique sur le site internet de VIIA ([www.viaa.fr](http://www.viaa.fr)), onglet « concertation atlantique »
- par courriel à l'adresse suivante : [concertation@viaa-atlantique.com](mailto:concertation@viaa-atlantique.com).

Ces observations peuvent également être formulées par écrit à l'adresse suivante :

VIIA  
Concertation atlantique  
CAP West  
7-9 Allées de l'Europe  
92615 CLICHY CEDEX

**ARTICLE 4 : Formalités de publicité**

Un extrait du présent arrêté sera affiché pendant toute la durée de la concertation en mairie de Dourges.

Il sera inséré, par les soins du Préfet, dans deux journaux locaux, « La Voix du Nord » et « Nord Eclair » diffusés dans le département.

La concertation sera également annoncée sur le site internet de la Préfecture du Pas-de-Calais et le site [www.viaa.fr](http://www.viaa.fr).

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Pas-de-Calais.

**ARTICLE 5: Bilan de la Concertation**

Le préfet du Pas-de-Calais arrêtera le bilan de cette concertation. Ce dernier sera consultable sur le site de VIIA ([www.viaa.fr](http://www.viaa.fr)) et sur le site de la préfecture du Pas-de-Calais ([www.pas-de-calais.pref.gouv.fr/Annonces-avis/Consultation-du-public/Consultation-environnementale](http://www.pas-de-calais.pref.gouv.fr/Annonces-avis/Consultation-du-public/Consultation-environnementale)).

Il sera également joint au dossier d'enquête publique conformément à l'article R123-8 du code de l'environnement.

**ARTICLE 6 : Voies et délais de recours**

La présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux au Tribunal administratif de Lille dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

**ARTICLE 7: Exécution**

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Pas-de-Calais, le Directeur de Lorry Rail, le Directeur de VIIA ainsi que le Maire de Dourges sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

ARRAS, le 9 octobre 2013

Pour le Préfet,  
Le Directeur délégué,



Frédéric JOSEPH

## **5.2 Plaquette de concertation**

(document non paginé)



# L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE

Un projet majeur  
de report du trafic de marchandises  
de la route vers le rail :  
construction des terminaux de transbordement

Votre avis nous intéresse ►

## Qu'est-ce qu'une autoroute ferroviaire ?

Une autoroute ferroviaire est un service de transport intermodal de marchandises permettant le transport de remorques routières sur des trains.

Des autoroutes ferroviaires existent en Europe : les premiers services ont été conçus dans les années 1970 et se sont jusqu'à présent surtout développés à travers le massif alpin.

Les camions sont chargés ou déchargés des trains dans des terminaux spécialement équipés : les terminaux de transbordement. L'autoroute ferroviaire peut être un service « accompagné », permettant le transport d'ensembles routiers (tracteurs et semi-remorques) avec leurs conducteurs, ou « non-accompagné ».

Ainsi, au lieu de circuler sur le réseau routier, les camions sont chargés sur des trains qui peuvent parcourir de longues distances entre deux terminaux. La combinaison des deux modes, routiers et ferroviaires, permet d'allier le domaine de pertinence de chacun d'entre eux : le ferroviaire sur de la longue distance, le routier pour les dessertes terminales.

Ce système d'autoroute ferroviaire se positionne donc comme une alternative à la route ; elle propose un report modal facile d'accès, performant et générant de fortes économies de carbone :

- Les technologies d'autoroute ferroviaire permettent le transport de tous types de semi-remorques (équipement standard des routiers européens) ;
- Elles ne nécessitent aucun investissement spécifique pour le transporteur routier ;
- Elles permettent le chargement horizontal, simultané et indépendant des remorques par un simple tracteur routier en 5 minutes : pas de grue nécessaire.

### ■ Deux itinéraires sont déjà opérationnels en France :

#### L'autoroute ferroviaire alpine entre Bourgneuf - Aiton, près de Chambéry, et Orbassano, à proximité de Turin.

Ce service d'autoroute ferroviaire existe depuis 2003. Il offre aux transporteurs 5 allers retours quotidiens sur une distance de 175 km et pour un temps de parcours de 3 heures.

Sur la route, la durée de transport, toujours supérieure à 3h, est de plus aléatoire, notamment à cause des rétentions à l'entrée du tunnel du Fréjus pour l'acheminement de marchandises dangereuses.

Plus de 26 000 semi-remorques ont été transportées en 2012 et 4 500 tonnes de CO<sub>2</sub> ont ainsi été économisées.

#### L'autoroute ferroviaire entre Perpignan (Le Boulou) et Luxembourg (Bettembourg)

Ce service, qui existe depuis 2007, est la plus longue autoroute ferroviaire d'Europe. Elle offre 4 allers retours quotidiens, sur une distance de 1 045 km et pour un temps de parcours de 15 heures, contre 18 heures par la route.

En 2012, plus de 50 000 équivalents semi-remorque ont été transportées et 50 000 tonnes de CO<sub>2</sub> ont ainsi été économisées.



# Comment fonctionne un service d'autoroute ferroviaire ?

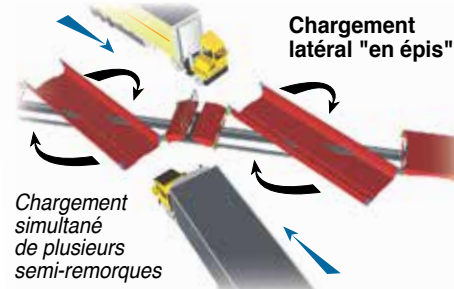
## ■ Le chargement/ déchargement des remorques sur les terminaux

Le système Lohr, fabriqué en Alsace, est la technologie actuellement utilisée sur les autoroutes ferroviaires françaises (Aiton/Orbassano et Perpignan/Luxembourg). Ce système, composé d'installations au sol dédiées sur les terminaux et de wagons surbaissés pivotants, permet un chargement horizontal et traversant des camions sur les trains.

Sur le terminal, le tracteur (ou camion) avec sa remorque monte sur le wagon spécialement adapté à ce type de chargement puis le tracteur décroche la remorque. Cette dernière est alors automatiquement verrouillée sur le wagon. Le train peut ensuite partir avec son chargement de remorques.

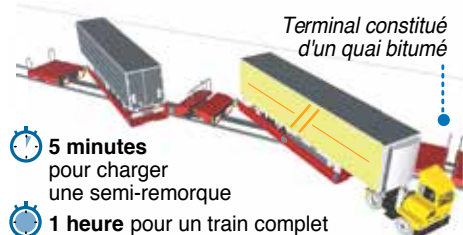


### 1 Ouverture des wagons

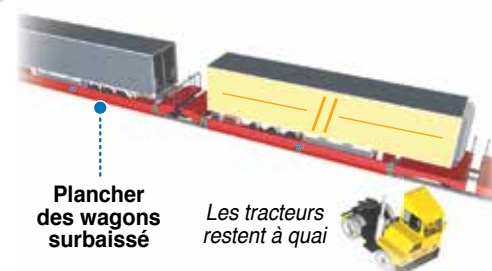


### 2 Chargement direct par tracteur

Ni grue ni engin de manutention



### 3 Décrochage du tracteur



## ■ Les wagons

Le wagon Lohr est un wagon spécialement conçu pour le transport de camions et remorques routières standards :

- La coque, partie du wagon dans laquelle est positionnée la remorque, pivote sur son axe et le wagon est chargé en traversant, d'un côté à l'autre de la voie sans engin de manutention (grue) ;
- Chacune des coques peut être chargée simultanément et indépendamment par de simples tracteurs routiers. Le système offre un temps de chargement/déchargement plus réduit que pour le transport combiné traditionnel pour lequel les conteneurs doivent être manutentionnés à l'aide d'une grue. Par conséquent, il est possible d'obtenir une fréquence des trains d'autoroute ferroviaire plus élevée ;
- Il offre un maximum de sécurité avec un arrimage fiable, solide et protecteur des remorques sur les wagons.

## ■ La circulation des trains

Les services d'autoroutes ferroviaires empruntent les lignes ferroviaires classiques.

Cependant le format de l'ensemble du wagon et du camion nécessite un gabarit ferroviaire suffisant. C'est pourquoi, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure ferroviaire, des travaux de dégagement des gabarits haut (par exemple les tunnels et les ponts routiers) et bas (par exemple dans le cas où des équipements se trouveraient anormalement proches de la voie : quais, marchepieds, panneaux de signalisation) peuvent être nécessaires.

Les trains de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou sont passés de 750 m à 850 m dans le début de l'année 2012. Par leurs actions les autoroutes ferroviaires favorisent l'augmentation de la longueur autorisée des trains de fret. Cette augmentation contribue fortement à l'amélioration de la compétitivité du ferroviaire par rapport à la route.



# L'autoroute ferroviaire Atlantique

## ■ Le contexte

Le développement des échanges entre les pays de la péninsule ibérique, la France et le nord de l'Europe, conduira à un accroissement important des transports de marchandises le long de la façade Atlantique.

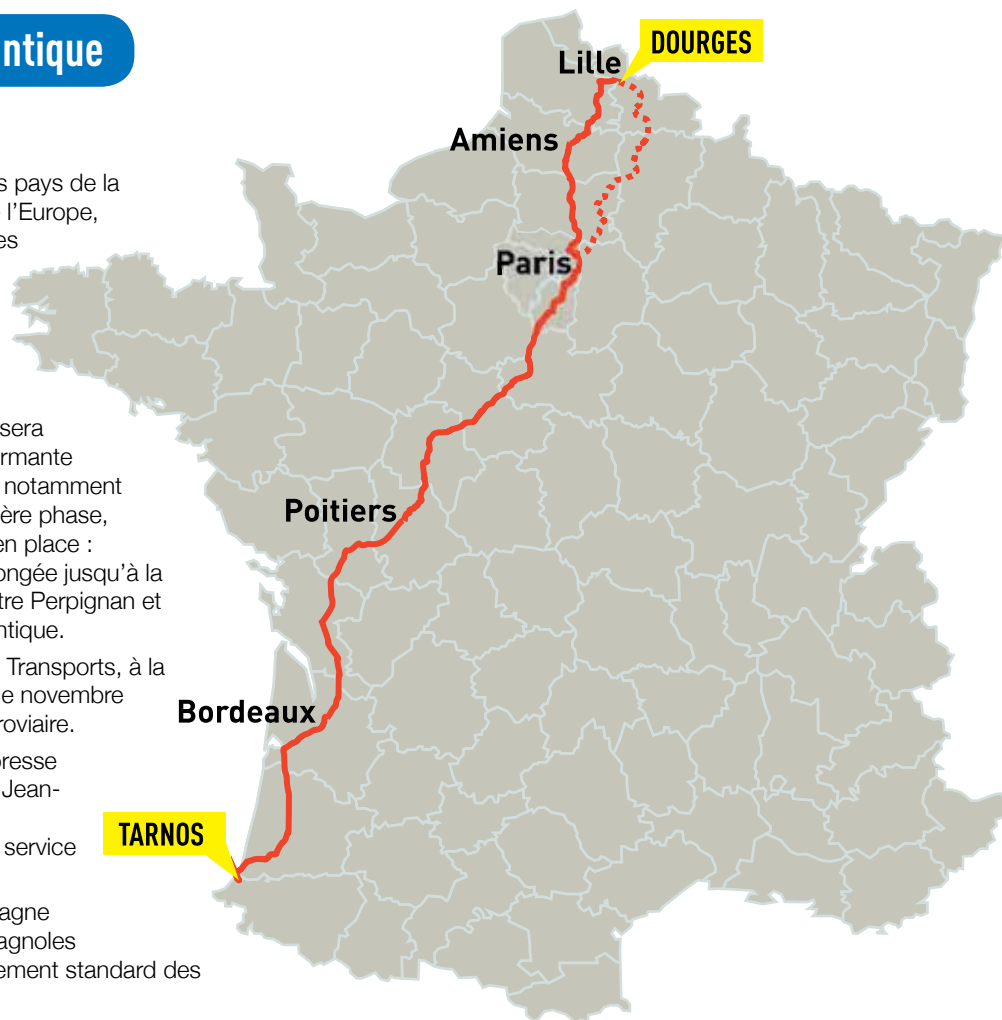
L'intérêt du projet a été souligné par l'Etat.

Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique.

Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la pêche a indiqué, dès le mois de novembre 2012, son intérêt pour cette autoroute ferroviaire.

Le 9 juillet 2013, dans sa conférence de presse « Investir en France », le Premier ministre, Jean-Marc AYRAULT, a confirmé la volonté du Gouvernement de voir la réalisation de ce service ferroviaire.

Le service pourra être prolongé vers l'Espagne lorsque les infrastructures ferroviaires espagnoles concernées auront été adaptées à l'écartement standard des rails en Europe.



## ■ Quels sont les objectifs de l'autoroute ferroviaire Atlantique ?

- Accompanyer la croissance des besoins de transport ;
- Offrir au fret ferroviaire un lien direct entre le nord de l'Europe, la France et l'Espagne et accéder à un marché de 950 000 camions/an en 2015 et 1,1 millions camions/an en 2023 transitant par la route ;
- Rééquilibrer les flux de marchandises sur l'axe Atlantique et désengorger les grands axes routiers pour plus de sécurité ;
- Optimiser le système de transport existant notamment afin de limiter la création de nouvelles infrastructures ;
- Améliorer les performances énergétiques du système de transport afin de contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à limiter la dépendance aux hydrocarbures ;
- Réduire l'empreinte environnementale des infrastructures et équipements de transport afin de contribuer à maintenir ou recréer un environnement respectueux de la santé et de la biodiversité ;

Les autoroutes ferroviaires permettent aussi à leurs clients, les transporteurs routiers, d'améliorer leur performance CO2 ; l'affichage de celle-ci devient obligatoire à partir du 1er octobre 2013 pour toutes les prestations de transport en France.



## ■ Présentation du projet

L'autoroute ferroviaire Atlantique propose donc une offre de transport de remorques à travers la France, le long de l'axe Atlantique, entre le Pays Basque et le Nord de la France. Cette autoroute ferroviaire permet d'assurer le transit d'une partie des camions entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, en connexion avec les grands corridors de fret du Nord de l'Europe.

En vue de la mise en place de ce service, l'État avait lancé, le 9 mai 2009, une procédure d'appel d'offres portant sur l'attribution d'un contrat de concession de service public relatif à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire Atlantique. Au terme de cette procédure, les terminaux de transbordement de Dourges et de Tarnos ont été retenus comme sites d'implantation des futurs terminaux nécessaires à la mise en place et à l'exploitation du service public d'autoroute ferroviaire.

## CARACTÉRISTIQUES DE L'AUTOROUTE FERROVIAIRE ATLANTIQUE :

- Deux terminaux de transbordement à construire : un à Dourges (Pas de Calais) et un à Tarnos (Landes), tous deux situés dans des sites reliés sur le réseau ferré national. Entre ces deux terminaux, les trains utilisent le réseau ferré national sur un itinéraire long de 1 050 km. Les gabarits hauts et bas du réseau ferré national sont aménagés pour ce type de transport ;
- Une flotte de 278 wagons Lohr à l'horizon 2020 ;
- Une concession de 17 ans, dont 2 ans d'études et de construction des terminaux suivis de 15 ans d'exploitation. Le service monte en charge pendant environ 6 ans, période pendant laquelle le nombre des trains (fréquence de circulation) et la longueur des trains (nombre de wagons) augmentent progressivement :
  - Mise en service (fin 2015/début 2016) : 2 Allers-Retours Quotidiens (ARQ) en trains de 750 m ;
  - Octobre 2018 : 3 ARQ en trains de 750 m ;
  - Septembre 2019 : 3 ARQ en trains de 1050 m ;
  - Octobre 2021 : 4 ARQ en trains de 1050 m ;
- En régime de croisière, l'offre sera de quatre allers-retours quotidiens. À partir de 2019, la mise en place de trains longs permettra de transporter jusqu'à 60 remorques par train. Ainsi à terme, l'autoroute ferroviaire Atlantique offrira une capacité maximale de 240 remorques par jour et par sens ;
- Sur les 15 ans d'exploitation, plus de 1,2 Million de tonnes de CO2 (dioxyde de carbone) seront économisées grâce au report de la route vers le rail. Ceci correspondant à environ 1,1 Million de remorques transportées sur cette période.
- Pour le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique, le service proposé est en non-accompagné, il n'y a que la remorque qui voyage. Les chauffeurs ayant déposé leur remorque ne prennent pas place à bord des trains, seules les remorques sont embarquées. Ils repartent avec leur tracteur et quittent le terminal en reprenant une remorque arrivée par un train précédent.

### ■ Les principaux acteurs du projet

Le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique est réalisé à l'initiative de l'État français, représenté par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

La réalisation des terminaux de transbordement et l'exploitation du service d'autoroute ferroviaire est confiée à un concessionnaire. Le concessionnaire est chargé de réaliser les études et travaux dans le périmètre des terminaux de transbordement, jusqu'aux limites du réseau ferré national. Lorry-Rail est l'opérateur pressenti par l'État en 2011 pour être concessionnaire du service d'autoroute ferroviaire. Lorry-Rail exploite depuis 2007 le service d'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. L'autoroute ferroviaire Atlantique sera gérée par VIIA Atlantique, société créée et dédiée à l'exploitation de cette autoroute ferroviaire.

Les aménagements du réseau ferré national sont confiés à Réseau ferré de France (RFF). RFF est le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Il a en charge l'aménagement et le développement du réseau. Il est chargé des travaux d'adaptation de l'itinéraire ferroviaire : réaliser les études et les travaux, notamment de mise aux gabarits sur l'infrastructure ferroviaire pour permettre la mise en place du service d'autoroute ferroviaire.

### ■ Le coût du projet

Le montant d'investissement du projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique est évalué à 288M€ pour les travaux de construction (dont 80 M€ pour la réalisation des 2 terminaux de Dourges et Tarnos) et à 107M€ pour le matériel ferroviaire.

Ce financement est porté par l'État, les Régions Aquitaine, Centre, Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes, RFF et le concessionnaire avec la sollicitation de fonds européens.

### ■ Le planning du projet

■ Concertation (terminaux de Dourges et Tarnos)

■ Attribution de la concession

■ Etudes préalables à l'enquête publique

■ Enquête publique

■ Travaux de réalisation

■ Mise en service et exploitation




2013

2014

2015

2016

# Le terminal de Tarnos

-  Parking semi-remorques
-  Voies de manoeuvre / stockage wagons
-  Zone de chargement / déchargement semi-remorques

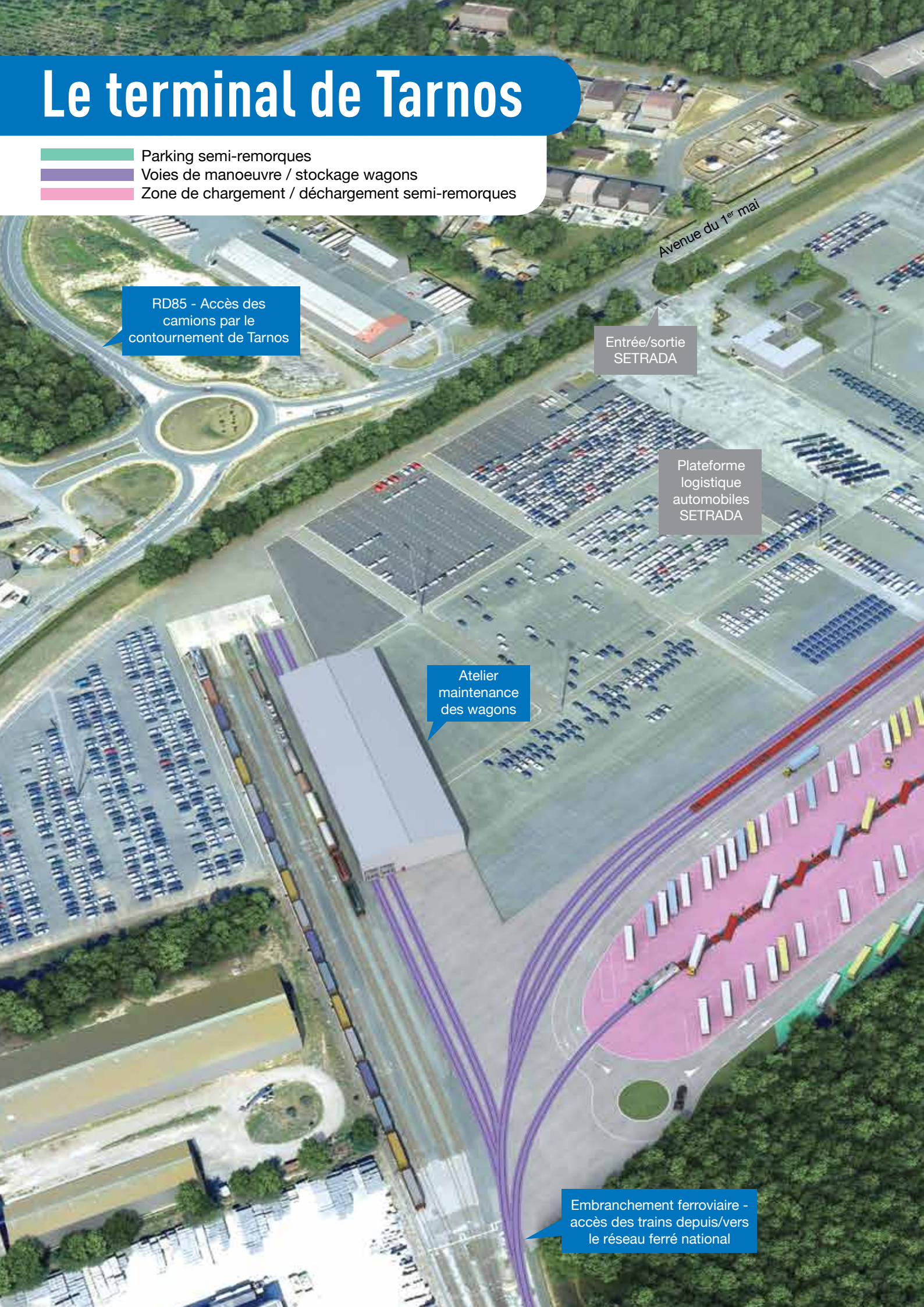
RD85 - Accès des camions par le contournement de Tarnos


Entrée/sortie SETRADA

Plateforme logistique automobiles SETRADA

Atelier maintenance des wagons

Embranchement ferroviaire - accès des trains depuis/vers le réseau ferré national





Entrée / sortie  
du terminal de  
transbordement

Contrôle  
entrée / sortie  
des camions

Batiment  
d'exploitation  
et vestiaires

Voie de  
manœuvre  
et stockage  
des wagons

Bois de la  
Grande Baye

## Le terminal de Tarnos :




- Une implantation d'environ 10 ha à l'intérieur de la plateforme logistique automobile existante propriété de SETRADA (groupe STVA);
- Un environnement à dominante industrielle dans une zone d'activité existante ;
- Un site adapté à l'exploitation ferroviaire avec la possibilité d'accueillir des trains de 1 050 m ;
- Un atelier de maintenance des wagons ;
- Un accès aisé des poids-lourds par la RD85 depuis l'autoroute A63.



Données de carte © Google 2013



# La terminal de Dourges

-  Parking semi-remorques
-  Voies de manoeuvre / stockage wagons
-  Zone de chargement / déchargement semi-remorques  
Longueur 1050 m

Entrée / sortie  
du terminal de  
transbordement

Contrôle  
entrée / sortie  
des camions

Batiment  
d'exploitation  
et vestiaires

Accès des camions à l'autoroute A1  
par l'échangeur dédié à la plateforme  
multimodale Delta 3







Embranchement ferroviaire - accès des trains depuis/vers le réseau ferré national

Voie de manœuvre et stockage des wagons

Voie de chargement et déchargement

Terminal de transport multimodal Delta 3 (dédié aux conteneurs et caisses mobiles)

**Le terminal de Douges :**

- Une implantation d'environ 13 ha à l'intérieur de Delta 3, plateforme multimodale et logistique existante de Douges ;
- Un environnement industriel dans une zone d'activité existante ;
- Un site adapté à l'exploitation ferroviaire avec la possibilité d'accueillir des trains de 1 050 m, sans entraver le trafic ferroviaire voisin ni la circulation routière ;
- Un accès aisé pour les poids-lourds depuis l'autoroute A1 Paris-Lille (échangeur dédié à la plateforme).



Illustration : INFOGRAPHIE LECARPENTIER

## Les enjeux et impacts du projet de l'autoroute ferroviaire Atlantique



*Terminal d'autoroute ferroviaire de Bettembourg*

La construction des deux terminaux se fait sur des terrains situés dans des zones d'activités existantes.

La durée de chaque chantier est estimée à environ 12 mois. Pour les riverains, la période de travaux se traduira par les bruits liés aux activités du chantier. Les entreprises intervenant sur le chantier respecteront les normes d'émissions sonores et le rythme de vie des riverains. Pendant la phase de construction, les travaux nécessiteront la mise en place d'itinéraires routiers spécifiques pour les engins de chantier. Afin d'éviter toute pollution accidentelle, le chantier sera nettoyé de façon permanente et une procédure d'urgence en cas de pollution sera mise en place.

En phase d'exploitation du service, les enjeux suivants ont été identifiés :

### ■ Enjeux économiques :

L'autoroute ferroviaire est un modèle qui a démontré sa pertinence économique : pour l'itinéraire Perpignan-Luxembourg, l'équilibre a été atteint en 2012 après 5 ans d'exploitation.

L'autoroute ferroviaire se traduit par la création d'emplois durables, estimés à plus de 150 nationalement. Par exemple, la plateforme de Tarnos permettra la création d'environ 75 emplois permanents (terminal et atelier de maintenance) et environ 45 sur la plateforme de Dourges.

De plus l'autoroute ferroviaire Atlantique générera plus d'un million et demi d'heures de travail pour la construction des wagons et 100 emplois pour la construction des terminaux. Les travaux à réaliser profiteront également aux entreprises locales de génie civil qui pourront concourir aux appels d'offres.

Les 2 terminaux ne concurrencent pas les terminaux de transport combiné car ils opèrent sur des marchés différents (semi-remorques pour les autoroutes ferroviaires d'une part et conteneurs et caisses mobiles pour le transport combiné d'autre part).

### ■ Enjeux de trafic :

Sur la durée de la concession, l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de reporter 1,1 million de camions de la route vers le fer, économisant ainsi des énergies non renouvelables et diminuant les émissions de CO<sub>2</sub>.

Le terminal de Dourges est directement accessible aux transporteurs routiers depuis l'autoroute A1.

Le terminal de Tarnos est accessible par les poids-lourds par le contournement routier de Tarnos qui dessert directement la zone d'activité dans laquelle le terminal est implantée et permet d'accéder à l'autoroute A63.

## ■ Enjeux environnementaux :

Les deux terminaux sont situés dans des zones d'activité existantes. Les impacts environnementaux sont donc relativement limités par cette localisation en zone industrielle.

### A Dourges, les principaux enjeux identifiés sont :

- La vulnérabilité de la ressource en eau (canal de la Deûle pour les eaux superficielles, nappe de la Craie et nappe superficielle pour les eaux souterraines) et la gestion des sols pollués existants (le terminal est situé sur un ancien site industriel) ;
- Le terminal est éloigné des zones résidentielles (les premières habitations sont au-delà des 500m);
- La proximité d'espaces naturels. Les études écologiques menées sur le site ont identifié la présence de quelques points bas sur le site (zones humides) pouvant permettre la reproduction d'espèces protégées.

### À Tarnos, les principaux enjeux identifiés sont :

- La proximité de la zone boisée (bois de la Grande Baye contigu au terminal) servant actuellement de lieu de promenade et permettant l'infiltration des eaux de pluie. Dans le document d'urbanisme, ce secteur boisé est intégré dans la zone urbaine d'habitat périphérique ;
- La présence à 200 m des premières habitations, derrière la zone boisée. Le cadencement des circulations (un départ toutes les 6 heures pour 4 allers retours quotidiens) et le système de réservation permettent de répartir l'arrivée des camions au cours de la journée : 80% des camions arriveront entre 6h00 et 22h00 ;
- La présence identifiée d'espèces protégées, dans les fossés d'assainissement de la zone d'activité ou dans le ballast des voies ferrées. Aucune espèce protégée n'est présente sur la plateforme actuelle, qui est entièrement revêtue d'enrobés routiers et imperméabilisée pour les besoins de son activité actuelle de stockage de véhicules.
- Les convois emprunteront la voie ferrée existante reliant le réseau ferré au terminal de transbordement ; la signalisation routière sera adaptée pour sécuriser la circulation au passage des convois.

Les deux terminaux seront conçus pour la meilleure insertion possible dans l'environnement. L'organisation proposée des d'activités dans les terminaux prend en compte non seulement les composantes techniques (équipements de chargement/déchargement des camions, accueil des chauffeurs, ...) mais aussi les composantes environnementales, par exemple la présence de zones résidentielles ou d'espaces de loisirs à Tarnos.

La construction des terminaux ne nécessite aucune acquisition de terrains ni à Dourges ni à Tarnos. Les terrains seront loués par leur propriétaire au concessionnaire. Les accès routiers et ferroviaires se font par les infrastructures existantes. Il n'y aura donc pas de procédure d'expropriation pour la construction des terminaux ou pour leur accès.

Des études environnementales sont en cours dans de nombreuses thématiques. Elles permettront notamment de connaître les niveaux acoustiques actuels (ambiance sonore) et de préciser comment les terminaux doivent être conçus pour éviter le dépassement des seuils eu égard à la réglementation actuelle. D'autres études permettront de calculer les dispositifs d'assainissement et de traitement des eaux équipant les futurs terminaux.

Le service d'autoroute ferroviaire permettra d'améliorer, à moyen terme, la qualité de l'air et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En effet l'autoroute ferroviaire Atlantique permettra de transporter à terme près de 85 000 remorques par an soit une économie de plus de 90 000 tonnes de dioxyde de carbone chaque année.

Avant mise en service, les installations des deux terminaux et les aménagements sur le réseau ferré national feront l'objet de diverses autorisations garantissant une exploitation conforme aux règles de sécurité et de sûreté ainsi qu'au respect des normes environnementales, notamment les seuils de bruit.

Les coûts des mesures d'insertion dans l'environnement, permettant d'éviter, réduire et si nécessaire compenser les effets négatifs sont pris en compte dans le budget global de l'opération à la charge du concessionnaire ou de Réseau ferré de France.





## Votre avis nous intéresse

La concertation réglementaire sur le projet d'autoroute ferroviaire Atlantique vise plusieurs objectifs :

- Présenter le projet d'autoroute ferroviaire et les raisons pour lesquelles le service est envisagé à l'échelle des différents territoires ;
- Présenter l'avancement du projet (études, caractéristiques) et les étapes de sa réalisation ;
- Favoriser la participation du public ;
- Recueillir l'avis et les observations du public sur le projet, notamment sur la création des terminaux de transbordement nécessaires au service sur les communes de Dourges et de Tarnos.

La concertation porte sur les terminaux, qui sont construits spécifiquement pour le service d'autoroute ferroviaire, raison pour laquelle elle n'est organisée que sur les communes de Dourges et Tarnos.

### Pour émettre vos avis et remarques, plusieurs solutions vous sont offertes entre le 28 octobre et le 09 novembre 2013 :

Registres :

**À Dourges** : à l'Hôtel de ville, Rue Gambetta - 62119 DOURGES

**À Tarnos** : dans la galerie marchande du Centre commercial Océan,  
entre le 04 et le 09 novembre 2013  
Boulevard Jacques Duclos - Route Nationale 10 - 40220 TARNOS

Sur le site internet du projet :  
**[www.viaa.fr](http://www.viaa.fr)** (onglet concertation atlantique)

Par courriel :  
**[concertation@viaa-atlantique.com](mailto:concertation@viaa-atlantique.com)**

Par courrier :  
**VIAA**  
**Concertation atlantique**  
**CAP WEST**  
**7-9 Allées de l'Europe**  
**92615 CLICHY CEDEX**

**LORRY-RAIL**

**VIAA**  
● Atlantique

